



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

СООБРАЖЕНИЯ СТРАН, ВХОДЯЩИХ В СОСТАВ ЛАКГА, В ОТНОШЕНИИ МЕР ИКАО, СВЯЗАННЫХ С АВИАЦИЕЙ И ИЗМЕНЕНИЕМ КЛИМАТА

(Представлено Бразилией и Гватемалой при поддержке государств – членов ЛАКГА²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представлены соображения стран латиноамериканского региона относительно мер, предложенных ИКАО для достижения желательной цели обеспечения углеродно-нейтрального прироста, начиная с 2020 года. Соответствующие страны подчеркивают важность CORSIA, но просят ИКАО продолжить рассмотрение других мер корзины. Эти страны признают актуальность CORSIA и в этой связи стремятся к внедрению системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV). Кроме того, они отмечают поддержку со стороны ИКАО в этом процессе в рамках программы помощи, наращивания потенциала и подготовки персонала для программы CORSIA (ACT-CORSIA) и призывают к продолжению ее реализации. Они также просят ИКАО содействовать механизмам расширения участия экспертов из региона в технических дискуссиях по CORSIA. Наконец, они подчеркивают важность механизмов проведения обзора, запланированного на 2022 год, и просят Комитет Совета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) провести исследования, необходимые для поддержки этого обзора.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению соображения региона относительно важности всех элементов корзины мер, включая устойчиво производимые виды авиационного топлива.
- b) поручить Совету продолжать работу по укреплению потенциала государств посредством проведения семинаров и практикумов по MRV в рамках ACT-CORSIA.
- c) предложить Совету принять меры по расширению географической представленности в технических дискуссиях по CORSIA, проводимых в рамках CAEP.
- d) призвать Совет подготовить в рамках CAEP анализ затрат и выгод и анализ экономической эффективности в отношении CORSIA с учетом экологической целостности и последствий для различных видов эксплуатантов, которые будут поддерживать процесс обзора в 2022 году.

¹ Документы на английском и испанском языках представлены Бразилией, Гватемалой и государствами – членами ЛАКГА.

² Аруба, Белиз, Боливия, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Эквадор, Ямайка.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью Е "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительное финансирование не требуется
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none">• Резолюция 39-3 Ассамблеи ИКАО• Резолюция 39-2 Ассамблеи ИКАО

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Изменение климата является сложным вопросом, требующим скоординированных действий государств, направленных на поиск эффективного и справедливого решения, которое должно учитывать исторические обязательства, потребности и различные возможности стран.

1.2 Хотя этот вопрос в целом рассматривается в контексте Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН), ИКАО отвечает за поиск решений проблемы эмиссии парниковых газов международной гражданской авиации.

1.3 Государства – члены ЛАКГА, поддерживающие настоящий документ, понимают, что предложенная ИКАО корзина мер содержит соответствующие действия по содействию устойчивому развитию отрасли, то есть оперативные, технологические и инфраструктурные меры, поддержку разработки устойчиво производимых видов авиационного топлива и рыночные меры. Эти страны выступают за то, чтобы все элементы корзины мер в равной степени разрабатывались и продвигались ИКАО.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В последние годы после принятия CORSIA в ИКАО большое внимание уделяется рыночным мерам. Хотя CORSIA является важной системой, которая на временной основе дополняет другие меры корзины, следует отметить, что CORSIA не может рассматриваться как наиболее важная или единственная мера. В этой связи крайне важно найти пути изучения и реализации других элементов корзины в качестве долгосрочных и эффективных решений.

2.2 Оперативные меры, особенно связанные с улучшением организации воздушного пространства, могут привести к значительному повышению эффективности и сокращению эмиссии парниковых газов. Таким образом, сотрудничество в области внедрения более совершенных систем организации воздушного движения должно быть одной из первоочередных задач в авиации. Кроме того, развитие инфраструктуры и внедрение передовых методов управления может повысить пропускную способность аэропортов, устранить недостатки и сократить ненужную эмиссию.

2.3 Однако известно, что для создания низкоуглеродной отрасли необходим технологический прорыв. Таким образом, ИКАО должна отслеживать и в рамках своих полномочий стимулировать развитие новых технологий, таких, например, как электрификация и низкоуглеродное топливо.

2.4 Хотя эти технологии пока не являются коммерческими, важная роль принадлежит использованию устойчиво производимых видов авиационного топлива. Поэтому в среднесрочной

перспективе наличие новых видов авиационного топлива, эмиссия от использования которых ниже, чем в случае ископаемого топлива, и не оказывает негативного вторичного воздействия на окружающую среду, будет иметь основополагающее значение. Однако в настоящее время эти виды топлива не являются коммерчески доступными в больших масштабах и по конкурентоспособным ценам.

2.5 В сложившейся ситуации нельзя отрицать, что CORSIA является необходимой мерой в краткосрочной перспективе, позволяющей международной авиации достичь желаемой цели нейтрального роста своей эмиссии. Страны, входящие в состав ЛАКГА, выражают признательность Секретариату ИКАО и группе экспертов, которые работали в последние годы над разработкой Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и других элементов, необходимых для внедрения CORSIA.

2.6 CORSIA в настоящее время является реальностью, и государства – члены ИКАО стремятся адаптировать свою внутреннюю практику и правила для реализации первой части и основного элемента этой системы, которым является мониторинг, отчетность и верификация эмиссии (MRV).

2.7 Следует отметить, что страны, входящие в состав ЛАКГА, привержены осуществлению MRV CORSIA, однако Ассамблее следует рассмотреть некоторые общие проблемы.

2.8 Техническая дискуссия по механизмам внедрения CORSIA проводится главным образом специалистами из небольшого числа стран при низком уровне участия стран латиноамериканского региона. Несмотря на усилия Секретариата ИКАО по распространению информации о CORSIA посредством учебных мероприятий и семинаров, страны региона считают, что участие в технических обсуждениях вопросов CORSIA не является достаточно широким.

2.9 Учитывая бюджетные ограничения многих стран, ИКАО предлагается разрешить трансляцию технических совещаний по этому вопросу через Интернет и обеспечить широкое распространение технических документов. Эти две меры позволят расширить участие в принятии технических решений по CORSIA.

2.10 Кроме того, следует подчеркнуть важность поддержки, которую Секретариат ИКАО оказывал странам в деле внедрения MRV CORSIA в течение прошлого года. Страны региона просят ИКАО продолжить эту деятельность по оказанию помощи в рамках программы АСТ-CORSIA.

2.11 Наконец, в перспективе важно, чтобы эта Ассамблея определила направления работы ИКАО в течение следующих трех лет с целью организации процесса обзора CORSIA, который планируется провести к сессии Ассамблеи в 2022 году. Этот обзор будет действенным только в том случае, если мы будем располагать данными об эффективности CORSIA с точки зрения экологической целостности и возможных отклонений и если САЕР будет предложено подготовить анализ, необходимый для проведения обсуждений в 2022 году.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 В 2022 году Ассамблея должна иметь возможность провести анализ экономической эффективности CORSIA. С точки зрения затрат необходимо будет проанализировать не только общие затраты, но и транспарентным образом продемонстрировать нагрузку для разных стран или групп стран. Аналогичным образом, следует проанализировать влияние CORSIA на компании, которые уже давно представлены на рынке, на быстро растущие компании и на новые компании. Этот анализ будет иметь решающее значение для оценки нормативного качества этой меры в отношении конкурентоспособности международного воздушного транспорта.

3.2 В заключение, необходимо оценить экологическую эффективность данной меры. Важно продемонстрировать, что усилия стран приведут к достижению желаемой экологической цели при эффективной компенсации эмиссии парниковых газов. Для достижения этой цели в своем решении о приемлемости компенсационных программ помимо основного факта сохранения целостности окружающей среды Совет должен также учесть последствия в плане содействия устойчивому росту в развивающихся странах и для различных видов эксплуатантов.

— КОНЕЦ —